

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949
(WiGBI. S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
20. JULI 1953

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTSCHRIFT

Nr. 883 708

KLASSE 63c GRUPPE 46

D 2066 II/63c

Béla Barényi, Stuttgart-Rohr
ist als Erfinder genannt worden

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim

Anordnung von Sitz und Bedienungseinrichtungen an Fahrzeugen, insbesondere Kraftfahrzeugen

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 31. Oktober 1943 an
Der Zeitraum vom 8. Mai 1945 bis einschließlich 7. Mai 1950 wird auf die Patentdauer nicht angerechnet

(Ges. v. 15. 7. 51)

Patentanmeldung bekanntgemacht am 9. Oktober 1952

Patenterteilung bekanntgemacht am 3. Juni 1953

Die Erfindung bezieht sich auf eine Anordnung von Sitz und Bedienungseinrichtungen an Fahrzeugen, insbesondere Kraftfahrzeugen. Es ist bekannt, die Bedienungseinrichtungen eines Kraftfahrzeugs zusammen mit dem Sitz auf einem Grundrahmen anzuordnen und diesen unter Zwischenlage elastischer Mittel lösbar mit dem Wagenkasten bzw. Fahrzeugrahmen zu verbinden.

5 Durch die Erfindung wird eine sowohl hinsichtlich ihrer Herstellung als auch hinsichtlich ihres Einbaus und ihrer Austauschbarkeit besonders vorteilhafte Ausbildung und Anordnung einer solchen Baueinheit angegeben.

Die Erfindung besteht darin, daß Sitz und Bedienungseinrichtungen an einem in der Längsmittel-
ebene des Fahrzeuges fest mit dem Fahrzeugrahmen
bzw. dem Wagenkasten verbundenen, nach beiden
Seiten hin frei in das Fahrzeuginnere hineinragen-
den Querträger, gegebenenfalls unter Zwischenlage
elastischer Mittel, befestigt sind. Hinsichtlich der
Lage des Querträgers herrscht dabei weitgehende
Freiheit, so daß für die Aufhängung der Einheit
häufig ein gleichzeitig anderen Zwecken dienender
Querträger benutzt werden kann. So ist es z. B. bei
einem bekannten Fahrzeug, bei dem die Türen des
Wagenkastens mittels an ihnen angeordneter Kol-

ben zum Zwecke des Öffnens und Schließens parallel zu sich selbst verschoben werden, ohne weiteres möglich, den zur Führung der Kolben dienenden Querträger auch für die Aufhängung der Bedienungseinheit zu benutzen.

Die Erfindung ist in der Zeichnung in mehreren Ausführungsbeispielen dargestellt. Es zeigen in schematischer Darstellungsweise

Abb. 1 und 2 die Anwendung der Erfindung an einem Kraftfahrzeug mit selbsttragendem Wagenkasten im Aufriß und im Grundriß,

Abb. 3 und 4 ihre Anwendung an einem Kraftfahrzeug mit Mittelrohrrahmen und parallel zu sich selbst verschiebbaren Türen, ebenfalls im Aufriß und Grundriß.

In Abb. 1 und 2 ist die vordere Querwand 5 des selbsttragenden Wagenkastens 6 in der Längsmittlebene des Fahrzeugs mit einer in das Fahrzeuginnere hinein vorspringenden Ausbuchtung 7 versehen und an dieser Ausbuchtung ein kräftiger Querträger 8 so befestigt, daß er mit seinen Enden nach beiden Seiten hin frei in den Fahrzeuginnenraum hineinragt. Auf jeden der dadurch entstehenden Trägerarme sind die Halterungen 9 eines Sitzes 10 von der Seite her aufgeschoben, auf der Seite des Fahrers außerdem auch die Halterung 11 der zu einer Einheit zusammengefaßten Bedienungseinrichtungen 12, 13 des Fahrzeugs.

Um einen zuverlässigen, jederzeit leicht lösbaren Sitz der Halterungen auf dem Querträger zu erzielen, können sowohl der Querträger als auch die muffenartigen Halterungen einen unrunder Querschnitt erhalten oder mit ineinandergreifenden Verzahnungen versehen sein. In letzterem Fall ergibt sich dabei gleichzeitig eine einfache Möglichkeit, den Sitz und die Bedienungsorgane hinsichtlich ihrer Lage zueinander weitgehend den Wünschen des Fahrers entsprechend einzustellen.

Ein ungewolltes seitliches Verschieben der Halterungen auf dem Querträger läßt sich durch Klemmschrauben od. dgl. auf einfache Weise verhindern. In die Halterungen können elastische Mittel, wie Gummizwischenlagen 14 od. dgl., eingebaut sein, um der Aufhängung der Sitze und Bedienungseinrichtungen eine gewisse federnde Nachgiebigkeit zu verleihen und die Übertragung von Schwingungen auf den Körper der Fahrzeuginsassen auszuschalten.

In dem Ausführungsbeispiel der Abb. 3 und 4 ist der Wagenkasten 6 mit parallel zu sich selbst verschiebbaren Türen 15 ausgestattet, die mittels der stangenförmigen Kolben 16 in einem an dem Längsmittelträger 17 des Fahrzeugrahmens starr befestigten, nach beiden Seiten hin frei tragenden rohrförmigen Querträger 18 gleitend geführt sind. Dieser Querträger ist gleichzeitig zur Aufhängung der Sitze 10 und der Bedienungseinrichtungen 12, 13 des Fahrzeugs gemäß der Erfindung ausgenutzt, indem auf jeder Fahrzeugseite ein den Sitz bzw. die

Bedienungseinrichtungen und den Sitz tragender leichter Rahmen 19 mittels Klemmschellen 20 einstellbar an ihm befestigt ist.

Auch hier ergibt sich durch die Aufhängung der Sitze und Bedienungseinrichtungen gemäß der Erfindung, zumal die Sitze auch für sich wieder auf dem Rahmen 19 in Längsrichtung verschoben werden können, der Vorteil einer weitgehenden Einstellmöglichkeit dieser Teile hinsichtlich ihrer Schräglage und hinsichtlich ihres Abstandes voneinander sowie von den übrigen Fahrzeugteilen. Ein weiterer Vorteil der Erfindung liegt darin, daß die Sitze und die Bedienungseinrichtungen für sich zusammengebaut und als fertige Einheit in den gegebenenfalls an einer ganz anderen Stelle zusammengebauten Wagenkasten eingehängt werden können. Die leichte Austauschbarkeit der Einheit wirkt sich ferner bei Instandsetzungsarbeiten günstig aus, und ihre weitgehende Unabhängigkeit von der sonstigen Ausbildung des Wagenkastens bietet schließlich die Möglichkeit, einen Einheitsführersitz mit Bedienungseinrichtungen für die verschiedensten Baumuster von Wagenkästen in großen Stückzahlen und mit entsprechend geringen Fertigungskosten herzustellen.

Die Erfindung ist im vorstehenden in Anwendung auf ein Straßenkraftfahrzeug beschrieben. Sie kann jedoch mit gleichem Erfolg auch an Schienen-, Wasser- und Luftfahrzeugen angewendet werden.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Anordnung von Sitz und Bedienungseinrichtungen an Fahrzeugen, insbesondere Kraftfahrzeugen, bei welcher der Sitz und die Bedienungseinrichtungen gemeinsam und lösbar mit dem Wagenkasten bzw. Fahrzeugrahmen verbunden sind, dadurch gekennzeichnet, daß Sitz und Bedienungseinrichtungen an einem in der Längsmittlebene des Fahrzeugs fest mit dem Fahrzeugrahmen bzw. Wagenkasten verbundenen, nach beiden Seiten hin frei in das Fahrzeuginnere hineinragenden Querträger, gegebenenfalls unter Zwischenlage elastischer Mittel, lösbar befestigt sind.

2. Baueinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Querträger (18) gleichzeitig zur Führung der parallel zu sich selbst nach außen verschiebbaren Türen (15) des Wagenkastens dient.

3. Baueinheit nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Bedienungseinrichtungen (12, 13) und der Sitz (10), vorzugsweise je für sich einstellbar, auf einem gemeinsamen Grundrahmen (19) angeordnet sind und dieser Grundrahmen an dem Querträger (18) einstellbar befestigt ist.

Angezogene Druckschriften:
Österreichische Patentschrift Nr. 139 900.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

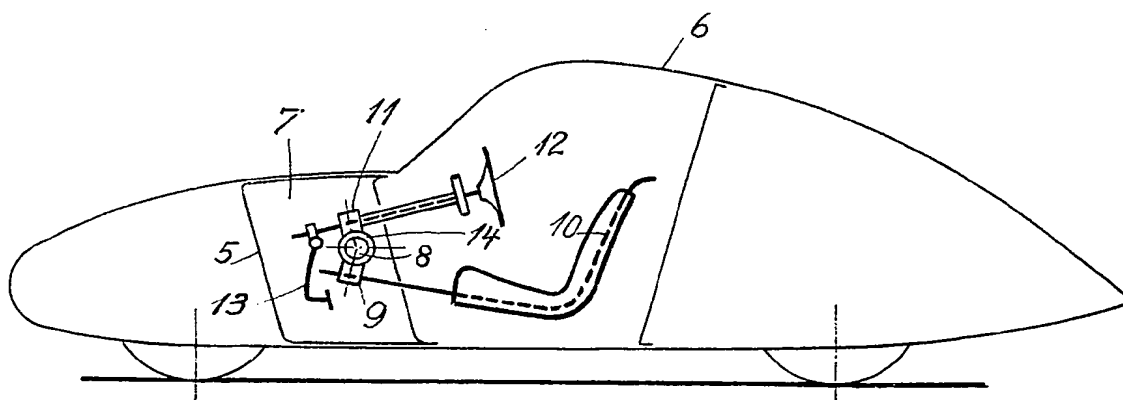


Abb. 1

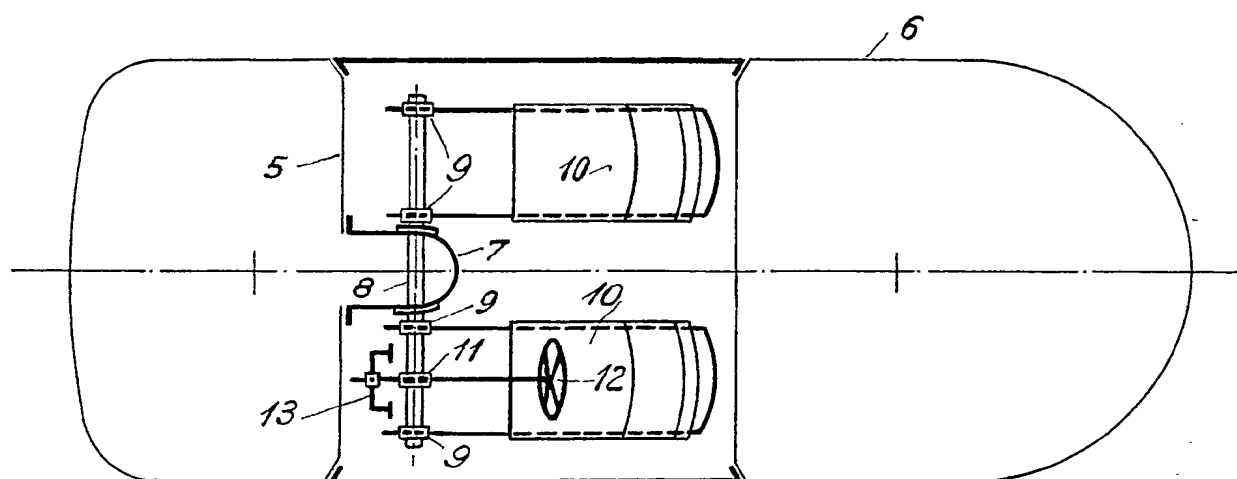


Abb. 2

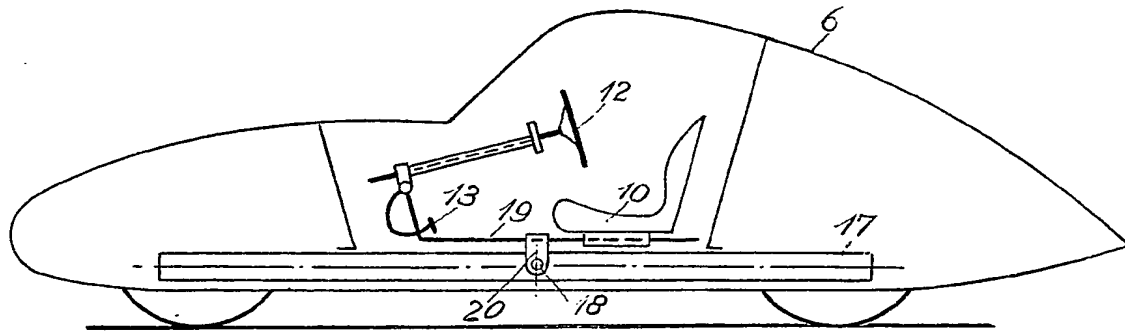


Abb. 3

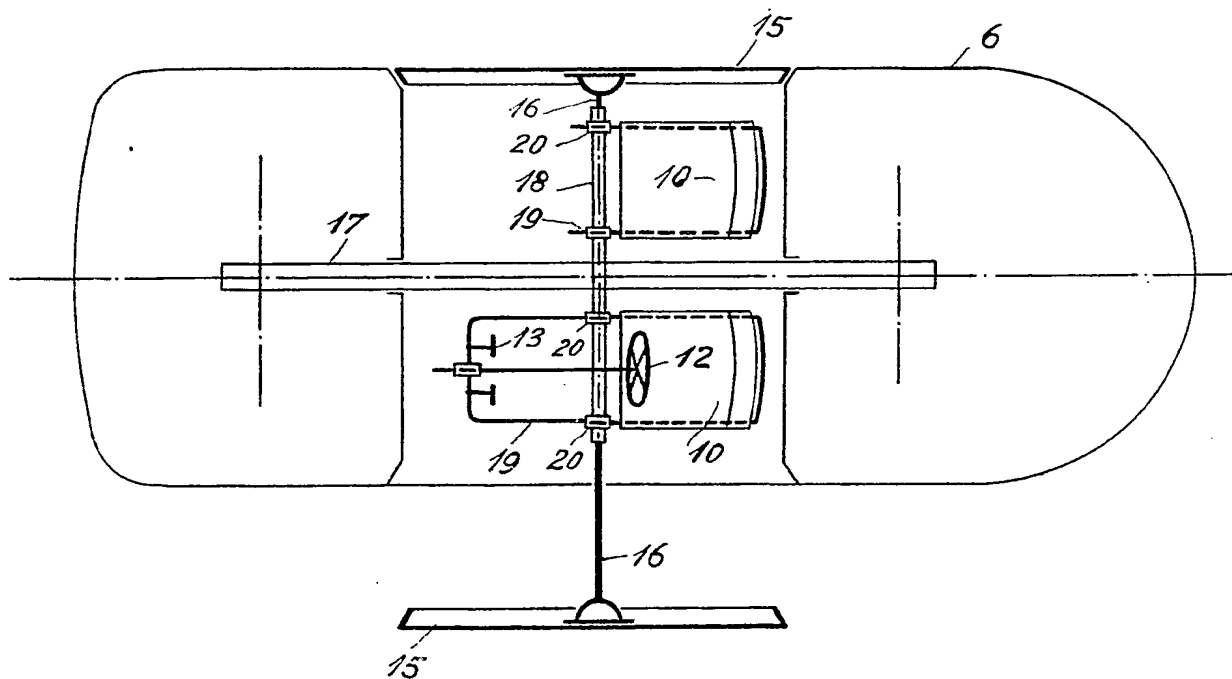


Abb. 4